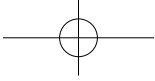


現地報告 ペルー リマの通勤事情

著者	清水 達也
権利	Copyrights 日本貿易振興機構（ジェトロ）アジア 経済研究所 / Institute of Developing Economies, Japan External Trade Organization (IDE-JETRO) http://www.ide.go.jp
雑誌名	ラテンアメリカレポート
巻	28
号	2
ページ	82-87
発行年	2011-12-20
出版者	日本貿易振興機構アジア経済研究所
URL	http://hdl.handle.net/2344/00005922



《現地報告》*Report from Latin America*

ペルー リマの通勤事情

清水 達也

はじめに

国民の4分の1を超える約800万人が集まるリマ首都圏。サンパウロやメキシコ・シティなど1000万人を超えるラテンアメリカの巨大都市ほど人口が多いわけではない。しかし、2000年代の好調な経済成長により人口が増加して都市が拡大しているにもかかわらず、公共交通機関の整備は大きく遅れている。そのため、リマ市民にとって朝夕の通勤は頭痛の種となっている。本稿では筆者の通勤の経験を通して、市内の公共交通機関について紹介したい。

I 整備が遅れる大量輸送機関

大都市における大量輸送機関の主役といえば電車である。ラテンアメリカでも主要都市では地下鉄の整備が進んでいる。サンパウロなどの巨大都市はもちろんのこと、コロンビアのメディジン（人口330万）やブラジルのレシフェ（同410万）など、リマよりも人口が少ない都市でも地下鉄が整備されている。

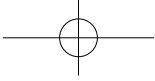
しかしリマではまだ電車の営業運転が始まっていない。1980年代末の第1期ガルシア政権期に高架式電車の建設が始まったものの、経済危機や政権交代により計画は頓挫した。電車が通るはずだった大通りの中央分離帯には、高架を支える

柱だけが立っている状態が20年以上も続いた。2006年に第2期ガルシア政権が始まってから建設が再開し、ようやく2011年7月に任期終了直前のガルシア大統領が開通式を行った。にもかかわらず、10月現在営業運転は始まっていない。10月に一部の市民を対象とした試運転を開始し、年内にも営業運転が始まる予定という新聞報道があったが、今のところ試運転が始まったというニュースは聞いていない。

電車に先駆けて2010月に開業したのが、専用レーンを走る大型連結バスによる輸送システムMetropolitano（メトロポリタノ）である（写真1）。ブラジル・クリチバ市のRede Integrada de Transporteやコロンビアの首都ボゴタの



写真1 2010年7月に開業した、専用レーンを走る大型連結バスによる輸送システムMetropolitano（筆者撮影）



TransMilenio と類似のいわゆる BRT (Bus Rapid Transit) と呼ばれる交通システムである。朝夕の通勤時間帯は混雑するものの、専用レーンを走るため渋滞とは無縁。さらに運賃が一律 1.5 ソル (約 45 円) と安いので、市民の評判もよい。燃料に天然ガスを使っているため、環境にも比較的優しいとされている。しかし現在開通しているのはリマ中心部から南北に延びる 1 路線のみ。東の端に位置するラモリーナ区に住み中心部に近いヘスマリア区へ通う私は、残念ながらその恩恵を享受することはできない。東西を結ぶ路線が計画されているものの、開通は早くても 2013 年末以降になる見込みである。

II 料金交渉が煩雑

まだ自動車を購入していない私にとっての通勤手段はタクシーとバスになる。通勤を始めてしばらくはタクシーを利用していた。目的地まで直通で料金も比較的安い。自宅から職場までは約 15 キロメートルあり、通勤のピーク時を避けても 40 分弱かかるが、料金は 15 ソル (約 450 円) 程度だ。

しかしタクシーの利用がいつも快適というわけではない。私の場合、快適に利用できない場合も多い。それは主に以下のような理由による。

第一に料金交渉にかかわる煩雑さである。リマのタクシーには料金メーターがない。タクシーを止めてから運転手に行き先を告げて料金を交渉し、成立すれば車に乗り込む。初めのうちは料金の相場がわからず、相手の言い値にうなずくしかないが、同じ区間を何回か乗っていればだいたいの相場はわかるようになる。車を止めて運転手に行き先を告げた後、こちらの思っていた金額かそれを下回ればうなずいて乗り込む。しかしそれよ

りも少し高い場合には値切る。大幅に高い値段を言ってきた場合には、断って次のタクシーを探す。以前料金メーターを設置する試みもあったらしいが、渋滞で車が進んでいなくても料金が上がるために乗客の評判が悪く、普及しなかったという。

料金交渉には慣れてきたがやはり煩雑に感じる。通りで手を挙げると、タクシーは後ろの車を気にせず車線の真ん中に止まることも多い。後ろの車がクラクションを鳴らす中での料金交渉は、結構神経を使う。もっとも交渉決裂を見越して空のタクシーが何台も後ろに並ぶこともあり、その場合には気持ちに余裕を持って交渉ができる。

リマはタクシーの数が多いので、たいいてい場合はタクシーを見つけるのに苦労することはない。しかし夕方の帰宅ラッシュ時には、遠距離の地区まで行くことを拒む運転手も結構いる。何台か続けて乗車拒否されると不安になってきて、いつもより高い値段で妥協してしまうことも多い。

III 車両と運転手に左右される

快適でない第二の理由は車の乗り心地である。現在リマで走っているタクシーで最も多いのが白色のライトバンである (写真 2)。トヨタのプロボックスや日産の AD バンなど、日本で企業が営業用の社用車として荷物の輸送に使った中古車が、ペルーに輸入されて左ハンドルに改造され、タクシーとして使われている。後部座席を倒せばたくさんの荷物を積めるようになっているので、オーナーにとっては人だけでなく荷物を運んでも稼ぐことができる。ただし後部座席は乗り心地が悪い。背もたれが直立に近くて座りにくいだけでなく、クッションが薄いので振動が直接伝わる。

最近では、天然ガスで走るシボレーのタクシー専用小型車、トヨタのヤリス (ベルタ) や韓国・起



写真2 リマのタクシーで目立つのが白のライトバン。日本から中古車を輸入して左ハンドルに改造したもの（筆者撮影）。

亜自動車のリオなど比較的新しく乗り心地のよいタクシーも増えている。一般に車の質はタクシー料金には反映されないの、これらのタクシーに乗ればラッキーだ。

料金が安い割にすすんで乗りたくない第三の理由が、運転手によって運転技術と人柄に大きく違いがあることだ。乱暴な運転のために身に危険を感じたり、不快になったりすることが少なからずある。例えば、交通量の多い幹線道路で車間距離をほとんどとらずにスピードを出して車の間を縫うように疾走したり、クラクションを連打したり、渋滞に文句を言う運転手に出会うこともある。もちろん安全運転で気持ちよく接客してくれる運転手もいるが、私の経験から言うと少数派である。

さらにタクシーが関係した事件も時々起こる。運転手が乱暴をしたり、近道を通るふりをして仲間が待つ場所まで乗客を連れて行きそこで身ぐるみはいで乗客を放り出すという事件も聞いたことがある。そのため、夜間タクシーに乗っているときに幹線道路から外れて脇道に入ったりすると、通りの名前の看板を探して懸命に現在地を確認することになる。

タクシーの多くが個人営業である。営業にはリマ市政府が発行するライセンスが必要な決まりに

なっているが、これを所持しない白タクも多い。早朝や夜間などタクシーが少なかったり安全を優先する場合には、「ラジオタクシー」と呼ばれる企業経営のタクシーを電話で呼んで利用することもある。

第四の理由が渋滞である。2000年代に入ってリマでは道路の整備が進んでいる。幹線道路では立体交差やバイパスができ、待ち時間を表示するLEDの信号も市内のあちこちで見かけるようになった。しかしそれを上回る勢いで車の数が増えている。交通通信省の統計によれば、カヤオ区を含むリマ州の車両台数は、2001年の80万台から2010年には120万台と10年弱で1.5倍に増えた（交通通信省ホームページ <http://www.mtc.gob.pe/estadisticas/>）。新車の年間販売台数をみても、2003年の1万2000台から2010年には12万台へと10倍に増えている（*El Comercio*, 3 de octubre de 2011）。その結果、朝夕の通勤時間帯には幹線道路や主要な交差点で深刻な渋滞が発生している。この渋滞に捕まるとタクシーでも私の職場まで1時間以上かかる場合があり、そのメリットが失われる。このような理由から、最近は通勤にバスを利用することが多くなった。

IV 慣れれば便利なバス

庶民の足はバス。リマ市内を走る路線バスは、サイズによって大きく3つに分けることができる。幹線道路を走るのが大型の「オムニバス」、オムニバスより小さく数が多いのが「マイクロバス」または「クースター」（写真3）、小型で住宅街までカバーしているのが「コンビ」（写真4）である。クースターという名前はトヨタのマイクロバスのブランドCOASTERにちなんでいる。コンビの名前はドイツ・フォルクスワーゲン社のバンから



写真3 中型バス「クースター」(左)と大型「オムニバス」。前面上部に行き先と路線番号が書いてある(筆者撮影)。



写真4 交差点で赤信号の間に客待ちをする小型バス「コンビ」。前に立っているコブラドールが通過する通りの名前を連呼して客を呼び込む(筆者撮影)。

来ているが、現在は日本製のワンボックス型の商用貨物車を改造した車両が最も多く用いられている。

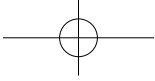
主要道路にはバス停がある。ただしバス停を示す看板が出ているだけで、路線名や時刻表などの情報は一切示されていない。目的地に行くバスを探すには、バスの前面に記されている始点と終点、路線番号、車体の横に書かれている通過する主要な通りの名前を確認する必要がある。乗客を集めたり運賃を徴収する「コブラドール」が叫ぶ通り

の名前を聞いても行き先を確認できる。私は初めはどのバスに乗れば目的地につけるのかさっぱり見当がつかなかったが、地図で主要な通りの位置を確認し、何回かの試行錯誤を繰り返して、職場までの複数のバス経路を見つけた。時刻表がなくても、通勤時間帯なら5分も待てばバスがやってくるので不便を感じることはない。

バスの路線図はないのか、路線のコンセッションを管理するリマ市の都市交通局に聞いたところ、利用者向けの路線図は用意していないという。ただ同局のホームページ (<http://www.gtu.munlima.gob.pe/>) には、乗降地点などを指定すると該当する路線の概略図を示す機能があり、これでだいたいの路線はわかる。

バスに乗り込んでからしばらくすると、コブラドールが運賃を徴収しにくる。行き先を告げてお金を渡すと、お釣りと領収書にあたるチケットをくれる。時々検査員が乗り込んできて、チケットを持っているかを確認するので降りるまで保管する必要がある。運賃は距離によって異なり、私が乗る路線で始点から終点まで乗っても3ソル(約90円)程度である。近場の場合には50センチモ(1ソルの半分、約15円)で済むが、どれくらいが近場なのかはコブラドールによって判断が異なる。自分が近場と思う場合には50センチモ硬貨で払うのがコツだと友人に教わった。1ソル硬貨で払うとお釣りをくれないことがあり、その場合にはコブラドールと口論をすることになるからである。また、始点から終点まで乗る客はプロモ(鉛)と呼ばれ、運転手やコブラドールから敬遠される。乗客の回転が悪いと売り上げが少なくなるからである。混雑時に始点から終点まで乗ろうとすると、いつもより高い金額を求められることもある。

バスには時々、乗客以外にも物売りなどが乗り



込んでくる。お菓子や文房具を売るほか、自らの病気を説明したり音楽を演奏して寄付を募る人もいる。お菓子を買ったり音楽に小銭をあげる乗客はたまにいますが、それ以外にお金を払う人は見たことがない。

降りるときには "baja" (降ります) と叫ぶ。後ろにドアがあっても開かない場合があり、ブザーがついていないバスも多い。そんな時には大声で "baja atrás" (後ろから降ります) と叫ぶか、満員の車内をかき分けて前の乗降口まで進むしかない。

V イワシの缶詰

私が自宅の近くからまず乗るのがコンビである。コンビは中が狭く乗り心地が悪い。旧式のトヨタ・ハイエースの荷台部分を改造して、15前後の座席が設置してある。これに助手席の2席を合わせた17席が乗客用の座席である。座席の間隔は狭く、身長175センチメートルの私の場合、膝が前の座席につかえるので斜めにしか座れない。座席が一杯でもコブラドールは "Al fondo hay sitio" (奥にはまだ場所がある) とバス停で待つ客に向かって叫んで、さらに数人を詰め込む。多くのコンビは天井が低いので、立って乗る場合には上半身を折り曲げたままじっと耐えるしかない。屋根を高く改造してある車両の場合には首を折り曲げる程度で済むが、それでもつらいことに変わりはない。乗客で満杯のコンビはイワシの缶詰にたとえられることがあり、その不快度はラッシュ時の東京の地下鉄に勝るとも劣らないであろう。

このコンビで職場の近くまで行く方法もあるが、私は幹線道路に出たところで、クースターに乗り換える。この方が足元のスペースに余裕が

あって楽だからである。2台を乗り継いでも運賃は2.5ソル(約75円)と格安であるが、職場までの所要時間は1時間20分とタクシーの2倍となる。

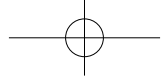
VI 悪い運転マナー

自動車が右側通行のペルーでは、片側に複数の車線がある場合、客が乗降できるようにバスは右側の車線を走る必要がある。しかし実際には、左へ右へと車線を頻繁に変更しながら、隙間を見つけて疾走する。急発進、急ブレーキもしょっちゅうで、立って乗っているときには手すりにつかまって足を踏ん張っていても、よろけることがままある。

バス停が近づくと、周りの車にはお構いなしに右側の車線に割り込む。バス停では、止まっているバスの前を遮るように停車することもある。行く手をふさがれて先に進めないバスの運転手は、クラクションを連打したり、コブラドールが降りて行く手をふさぐバスの車体を手で叩いて早く進むように促したりする。

赤信号で止まると、交差点の手前帯が臨時のバス停となる。右側の車線に止まるバスはもちろんのこと、真ん中の車線に止まるバスもドアを開けて客を乗降させる。人々は止まるバスや車の間を縫いながら、青信号へ変わる前に歩道へと急ぐことになる。そのためラッシュ時のバス停や交差点の付近は、バス、タクシー、乗用車、歩行者が入り乱れるカオスの状態となる。

どうしてこんなにバスの運転マナーが悪いのだろうか。その要因の1つは、バスによる乗客の奪い合いである。多くの場合、バスの運転手は歩合給で稼ぐ。例えばコンビの場合、運転手は路線のコンセッションや車両を所有する事業者から1日



80 ソル（約 2400 円）程度で借りる。売り上げからガソリン代とコブラドールへの支払いを引いた分が運転手の収入になり、客を乗せるほど収入が増える仕組みになっている。同じような路線のバスが同じ時間帯に走ることも多く、その場合にはライバルを追い越して先に乗客を集めるのが重要になる。そのためバス同士が、抜きつ抜かれつの乗客争奪戦を繰り広げる。逆に空いているときには、バス停で客待ちをすることもある。そんなときは乗客から、「早く発車してくれ」という声上がる。このほか、規則ではバス停でしか乗降できない決まりになっているが、警察が取り締まっている幹線道路を除いては、客が合図をすればバス停でなくても乗降できることが多い。

VII 通勤事情の改善

タクシーは往復で最低でも 30 ソル。バスなら 5 ソル。お昼の定食の値段が 7 ソル前後であることを考えると、庶民にとっては毎日の通勤にタクシーを使うのは経済的に難しい。そこで望まれているのが快適な大量輸送機関である。抜本的な改善は冒頭で触れた電車や専用レーンを走る大型連結バスのサービス網の拡充である。しかし残念ながらこれにはしばらく時間がかかりそうだ。

ただ、既存のバスでも多少の改善がみられる。例えば、私が時々乗る大型バスに、コブラドールが乗り込まないワンマンバスがある。乗り込むときに運転手に目的地を告げて運賃を払い、降りるときにはブザーを押して後ろから降りる。車両は他のバスよりも新しく、座席はプラスチック製で硬いものの、間隔は比較的広い。ミュージックビデオや宣伝を流す液晶ディスプレイを備えている車両もある。知り合いの話によると、このバスの運転手は固定給をもらっているらしく、乗客を集めるのにあまり熱心ではない。乗降もバス停に限られていて、他のバスよりも所要時間が少ないのありがたい。

バスの中で過ごす間は、これまではじっと車窓を見つめるか、運転手が大量でかける騒がしい音楽を聴くしかなかった。しかし最近では情報通信技術の発達で、スマートフォンでメールを書いたり、iPod で好きな音楽を聴いたり、有効に活用している人が増えている。私もポッドキャストでダウンロードした科学番組を聴きながら、職場までの道のりを楽しんでいる。

（しみず・たつや／在リマ海外研究員）